Historische Monatsblätter für die Provinz Posen.

Jahrgang I. | Posen, 1. Juni 1900. | Nr. 6.

Die Bedeutung der Landwirthschaft in der Provinz Posen.

Von

Dr. F. Flechtner.

Zwei große Thatsachen sind es, die die moderne wirthschaftliche Entwicklung hauptsächlich charakterisiren: Die Ausbildung einer Weltwirthschaft und die immer weitergehende Industrialisirung der Kulturstaaten. Während man sich aber anderwärts, so vor allem in England, längst damit abgefunden hat und in der Wirthschaftspolitik bestrebt ist, diese Uebergänge zu erleichtern, entbrennen bei uns in Deutschland über die Frage „Agrarstaat oder Industriestaat" die Gemüther noch immer in hitzigem Streit. Noch ist es gar nicht so lange her, daß allen Ernstes die Behauptung aufgestellt wurde, Deutschland dürfe niemals daran denken, zum Industriestaat überzugehen, und heute, wo die glänzende Entwicklung unserer Exportindustrieen diese Behauptung längst widerlegt hat, hört man vielfach die Meinung verfechten, daß diese Entwicklung eine gefährliche und verderbliche sei und nothwendig zu einer Katastrophe führen müsse. Die Thatsache selbst, daß Deutschland aufgehört hat, ein Ackerbaustaat zu sein, kann freilich nicht mehr geleugnet werden.

Während nämlich die deutsche Landwirthschaft am Anfang des 19. Jahrhunderts ungefähr drei Viertel der Gesammtbevölkerung umfaßte, gehört ihr bei Beginn des 20. Jahrhunderts nur noch etwa ein Drittel an. Das bedeutet eine Verschiebung unserer gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse, wie sie in der Geschichte unseres Volkes noch niemals in ähnlicher Weise vorgekommen ist. Dementsprechend vermag

auch unsere Landwirthschaft längst nicht mehr, den Bedarf der Bevölkerung an Nahrungsmitteln zu decken. Ob sie bei Besserung der Verhältnisse durch größere Intensität der Bebauung, wie vielfach behauptet wird, wieder dazu in der Lage wäre, ist eine ganz andere Frage; Thatsache ist jedenfalls, daß sie heute nicht im Stande ist, es zu thun. Im Jahre 1898 betrug das Defizit unserer Land- und Forstwirthschaft mehr als $2\frac{1}{4}$ Milliarden Mark, und es darf ohne Uebertreibung behauptet werden, daß es kaum noch einen wichtigen Zweig der Urproduktion giebt, dessen Erträgnisse für den Bedarf der Bevölkerung ausreichten. Wenn nun unsere Wirthschaftspolitik in den letzten Jahrzehnten viele Maßnahmen getroffen hat, die lediglich oder hauptsächlich eine Förderung der Industrie bezweckten, so hat sie damit nur den veränderten Verhältnissen Rechnung getragen; eine ungerechte Bevorzugung der Industrie vor der Landwirthschaft kann man nicht darin erblicken.

Ist es also unzweifelhaft, daß die Bedeutung der deutschen Landwirthschaft in ihrer Gesammtheit eine immer geringere geworden ist, so gilt dies keineswegs für alle Theile des Reiches in gleicher Weise. Im Gegentheil. Dem industriell hochentwickelten Westen steht noch immer der Osten als vorwiegend ackerbautreibend gegenüber. Der industrielle Aufschwung Westdeutschlands begann unter der Herrschaft Napoleons, als durch die Gründung des Rheinbundes die hemmenden inneren Schranken fielen und unter dem Schutze der Kontinentalsperre die vorhandenen Industrieen rasch emporblühten, während gleichzeitig zahlreiche neue entstanden. Als dann durch den Zollverein ein großes einheitliches Wirthschaftsgebiet geschaffen wurde, war der Westen schon zu weit vorgeschritten, als daß der Osten die Konkurrenz mit ihm hätte aufnehmen können. Er ist deshalb in der industriellen Entwicklung bis zum heutigen Tage sehr zurückgeblieben. Natürlich mußte eine so scharfe Trennung der wirthschaftlichen Thätigkeit, wie sie sich wohl in keinem anderen Lande wieder findet, einen ebenso scharfen Interessengegensatz schaffen, der erst in neuester Zeit mehr und mehr beseitigt wird und zwar vor allem durch die Entwicklung des Verkehrs, die eine immer weiter gehende Industrialisirung auch des Ostens ermöglicht.

In ganz besonderem Maße gilt nun das Gesagte von unserer eigenen Provinz. Fern von den großen Verkehrslinien, die das Reich durchziehen, ohne Verbindung mit der See und abgeschnitten von ihrem natürlichen Hinterlande, mußte sie natürlich mehr als andere Provinzen in der industriellen Entwicklung zurückbleiben. So kommt es, daß sie noch heute einen überwiegend agrarischen Charakter trägt. Die einst blühende Hausindustrie, insbesondere in der Tuchweberei, wurde durch den Aufschwung des Fabriksystems vernichtet; die Entstehung von Fabriken aber wurde unmöglich gemacht durch die Unvollkommenheit des Verkehrswesens und vor allem durch die Absperrung der Ostgrenze, die

den Bezug von Rohmaterialien aus Rußland und den Versand von Fabrikaten dahin verhinderte oder wenigstens sehr erschwerte. Es besteht daher heute eine Industrie von größerer Bedeutung nur zur Verarbeitung von Bodenprodukten.

Daraus läßt sich schließen, welche Bedeutung die Landwirthschaft für unsere Provinz besitzen muß. Während die landwirthschaftliche Bevölkerung im deutschen Reiche nach der letzten Betriebszählung vom Jahre 1895 nur noch 35,74 Prozent beträgt, gehören in unserer Provinz noch immer 58,1 Prozent der Gesammtbevölkerung der Landwirthschaft an. Allerdings hat sich diese Zahl seit dem Jahre 1882, in dem sie 63,7 Prozent betrug, um 5,6 Prozent vermindert, während die Abnahme für das ganze Reich in dem gleichen Zeitraum nur 3,77 Prozent ergab; aber diese Verschiebung ist keine derartige, daß sie auf die Bedeutung der Landwirthschaft in unserer Provinz irgend einen Einfluß hätte haben können.

Bei dem Ueberwiegen landwirthschaftlicher Thätigkeit zeigt unsere Provinz natürlich weit geringere Volksdichtigkeit als die meisten übrigen Provinzen, aber auch die landwirthschaftliche Bevölkerung bleibt, auf das Quadratkilometer der benutzten Fläche berechnet, erheblich hinter dem Durchschnitt der übrigen Ackerbauprovinzen zurück. Das bedeutet, daß bei uns auf der gleichen Fläche weniger Menschen ihre Nahrung finden, als es anderwärts der Fall ist. Dies hat seinen Grund in zwei Momenten: Einerseits überwiegt in unserer Provinz der mittelmäßige und geringe Boden, so daß in den meisten Jahren die landwirthschaftlichen Erträge pro Hektar hinter denen der übrigen preußischen Provinzen zurückstehen, andererseits aber verfügt der Großgrundbesitz in Posen nächst Pommern verhältnißmäßig über das größte Areal.

Nach der bereits genannten landwirthschaftlichen Betriebszählung vom Jahre 1895 entfallen in der Provinz Posen von der gesammten landwirthschaftlich benutzten Fläche auf die Betriebe unter 2 ha 2,82%, von 2—5 ha 3,67%, von 5—20 ha 20,83%, von 20—100 ha 20,49% und auf die über 100 ha 52,19%. Im Königreich Preußen dagegen umfassen die Betriebe unter 2 ha 4,91%, von 2—5 ha 7,84%, von 5—20 ha 24,30%, von 20—100 ha 32,01% und die über 100 ha 30,94% der Gesammtfläche. Im ganzen deutschen Reich gehören dem Großgrundbesitz (über 100 ha) sogar nur 24,08% der gesammten Fläche. Eine wesentliche Aenderung dieser Verhältnisse hat seit dem Jahre 1882 trotz der Wirksamkeit der Ansiedlungskommission übrigens nicht stattgefunden, denn in diesem Jahre umfaßte der Besitz über 100 ha 55,37% der ganzen Fläche, also wenig mehr als 1895.

Trotzdem aber der Großgrundbesitz in der Provinz Posen mehr vorwiegt als in fast allen anderen Provinzen Preußens, kommen in ihr auf eine bestimmte Fläche doch mehr Bauern als durchschnittlich im Staate. Unsere Bauern stehen also inbezug auf den Besitzumfang hinter denen der

übrigen Provinzen erheblich zurück, und dieser Nachtheil wird dadurch noch vergrößert, daß der Werth des Grund und Bodens ein geringerer ist. Mit Recht konnte daher von Nathusius in seinen Untersuchungen über unsere bäuerlichen Verhältnisse zu dem „wenig erfreulichen" Schluß kommen: „die Provinz Posen besitzt viele kleine, arme Bauern." Auch die Lage des Großgrundbesitzes ist infolge starker Verschuldung und ungünstiger Absatzbedingungen keineswegs eine erfreuliche.

Allerdings besitzt die Provinz auch große Flächen des vorzüglichsten Roggen- und Kartoffelbodens, in welchen Gebieten sich großer Brennereibetrieb entwickelt hat, desgleichen auch besten Weizen- und Rübenboden, insbesondere im Kreise Inowrazlaw, in Kujawien. Infolgedessen konnte auch, theilweise mit ganz unerwartetem Erfolge, eine ausgedehnte Zuckerrübenkultur emporblühen.

Die Bedeutung der Landwirthschaft in unserer Provinz kann nur recht gewürdigt werden, wenn man sich immer ihre Stellung zur heimischen Industrie vor Augen hält. Die Industrie beschäftigt sich hauptsächlich mit der Verarbeitung der hier erzeugten Agrarprodukte, sie ist also von den Erträgnissen der Landwirthschaft abhängig, und umgekehrt ist bei der Schwierigkeit des Absatzes unsere Landwirthschaft in gleicher Weise auf die Industrie angewiesen. Bei dieser innigen Verbindung beider Produktionszweige kann daher von einem Interessengegensatze, wie er anderswo besteht, nicht gesprochen werden. Die Förderung des einen bedingt auch eine Hebung des anderen, und nur durch ein Zusammengehen können beide zur Blüthe gelangen. Die Industrialisirung unserer Provinz, wie sie das Ziel der königlichen Staatsregierung bildet, wird daher nicht nur eine kulturelle und wirthschaftliche Hebung der Provinz im allgemeinen bewirken, sondern auch einen Aufschwung unserer heimischen Landwirthschaft herbeiführen. Allerdings darf man nicht künstlich Fabriken schaffen, die dann nur mühsam ihre Existenz fristen, nur um überhaupt eine Industrie zu haben; es können und sollen auch nur solche Industrieen bei uns eingeführt werden, für die die Vorbedingungen des Gedeihens gegeben sind. Vielfach sträubt man sich in landwirthschaftlichen Kreisen noch immer dagegen, weil man davon eine Vergrößerung der schon heut beste enden Leutenoth befürchtet. Diese Auffassung ist jedoch als unhaltbar zu bezeichnen. In der letzten Generalversammlung des Provinzialvereins für Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in der Provinz Posen ist sie von Herrn Oberbürgermeister Witting treffend durch den Hinweis widerlegt worden, daß die Zeiten sich rasch ändern könnten, daß nach dem gegenwärtigen, unerhörten Aufschwung der Industrie ein Rückschlag eintreten könnte, der dem Abströmen der Arbeiter nach dem Westen und in die Industriegegenden auf einmal ein Ende machen würde.

Dann aber wäre eine maßvoll — nicht übermäßig — entwickelte Industrie ein Segen für die heimische Landwirthschaft. Wie

überall, namentlich auch in West- und Süddeutschland, die Erfahrung lehrt, daß die Landwirthschaft dann besonders gedeiht, wenn sie mit industriellem Betriebe mäßig durchsetzt ist, so gilt dies aus den angeführten Gründen ganz besonders für Posen. Die Industrialisirung unserer Provinz wird daher der Landwirthschaft keine geringere Rolle anweisen, sie wird vielmehr die Bedeutung, die sie gegenwärtig besitzt, nur noch erhöhen.

Zur Geschichte des Warthevcrkehrs in der polnischen Zeit.

Von

E. Schmidt.

Die Hauptwasserader der Provinz Posen ist, wie ein Blick auf die Karte lehrt, die Warthe mit ihren wichtigsten Zuflüssen Prosna und Netze. Alle drei Wasserstraßen führen durch Gebiete, die reich an werthvollen Bodenerzeugnissen sind, für deren Transport jene billigen Verkehrswege von größter Bedeutung sind. So haben sich denn auch schon zur Zeit des polnischen Königreichs, als unsere Provinz noch ein Theil Großpolens war, sowohl die Herrscher als die Reichstage wiederholt bemüht, den Schifffahrtsverkehr auf der Warthe zu heben und ihn von allen lästigen Fesseln zu befreien.

Es war im Jahre 1447, als zum ersten Male der durch König Kasimir IV. nach Petrikau zusammenberufene Reichstag über die Hebung des Verkehrs auf den Wasserstraßen Polens einen Beschluß faßte. Schon längst hatte es sich als ein Uebelstand herausgestellt, daß die Anwohner der schiffbaren Flüsse, die doch Königsgut waren, diese ihren privaten Zwecken dienstbar machten. Es waren theils Dämme und Wehre zur Herstellung eines größeren Gefälles für den Mühlenbetrieb, theils auch Anlagen für den Fischfang hergestellt worden, welche den Fluß in seiner ganzen Breite durchzogen und jeden Schifffahrtsverkehr unmöglich machten. Wenn es ja ein Kaufmann wagte, seine Waaren zu befördern und dabei den erwähnten Anlagen Schaden zufügte, so wurde er von den Anwohnern einer schweren Schatzung oder Zollzahlung unterworfen. Dagegen nun wendete sich der Beschluß des Reichstages von 1447. Nur solche Wehre, die sich als unbedingt erforderlich erweisen, sollten bestehen bleiben; doch mußten auch sie mit genügend breiten „Thoren", durch welche die Schiffe hindurchfahren konnten, versehen sein. Wer widerrechtlich einen Flußzoll erhob, sollte ihn zurückzahlen und außerdem in die Strafe siedmnadziesta[1]) verfallen.[2])

[1]) Die große Geldstrafe von 14 Mark wurde so benannt.
[2]) Vol. legum Bd. I, S. 151.

Diesem Gebote erging es, wie so manch einem andern, das vom polnischen Reichstage erlassen war: es wurde nicht, oder nur zum Theil beachtet. Denn zur Zeit des Königs Johann Albert 1496 erwies es sich als nothwendig, abermals in einem Reichstage zu Petrikau den früheren Beschluß einzuschärfen, da verschiedene Landboten Klage über seine Nichtbefolgung geführt hatten.[1]) Ebenso sah sich König Sigismund I. genöthigt, in den Beschlüssen des Krakauer Reichstags von 1532 das Verbot von Wasserbauten, die den Verkehr hemmen, zu erneuern.[2]) Immer wieder kamen Uebertretungen vor; noch im Jahre 1598 trat durch Reichstagbeschluß eine Verschärfung der alten Bestimmungen ein, wonach alle Verkehrshindernisse auf den schiffbaren Flüssen bei Strafe von 200 Mark bis zum nächsten S. Martinstage abzutragen seien. Derselben Strafe verfiel, wer von den Angehörigen des Adels, die Schifffahrt betrieben, Wasserzoll zu erheben wagte.[3])

Der Wasserverkehr auf der Warthe scheint im 14. und 15. Jahrhundert noch geringfügig gewesen zu sein. Weder die ältesten Grodbücher,[4]) noch die dem Mittelalter entstammenden Stadtbücher von Posen,[5]) die doch eine so reiche Fundgrube für alle kulturellen Verhältnisse jener Zeit sind, enthalten Andeutungen darüber, und dies Schweigen läßt wohl den Schluß auf das Nichtvorhandensein eines solchen Verkehrs zu. Freilich gelangte Holz in Flößen zu Wasser nach Posen; die Stadtverwaltung von Posen selbst bezog einen Theil ihres Holzbedarfs auf diesem Wege:[6]) von einem irgend wie lebhaften Schiffsverkehr auf der Warthe im 15. Jahrhunderte finden sich sonst keine Spuren.[7])

Anders wurde es im 16. Jahrhundert; die Reichstagsbeschlüsse betreffs der Verkehrsfreiheit auf den Flüssen scheinen doch vorübergehend günstig gewirkt zu haben. 1511 war die Wartheschifffahrt schon im Gange; polnische Schiffe fuhren von der Warthe in die Oder nach Frankfurt und Stettin,[8]) beladen mit Getreide, Holz, Asche und Theer. Man begann selbst auf der Warthe Schiffe zu bauen. So erhielt im Jahre 1532 Meister Wolfgang aus Stettin mit seinen zwei Gesellen von dem Posener Bürger Peter Gyska den Auftrag, in den Waldungen des Edlen Johann Przerembski bei Czeszewo (bei Miloslaw) zwei

[1]) Ebenda S. 257.
[2]) Ebenda S. 503.
[3]) Ebenda Bd. II, S. 1457.
[4]) Herausgegeben von J. v. Lekszycki. Leipzig 1887.
[5]) A. Warschauer, Stadtbuch von Posen I. 1892.
[6]) Warschauer a. a. O. S. 378. 402. 408.
[7]) Die spärlichen Erwähnungen von naves (Warschauer a. a. O. S. 388. 418. 432) im Ausgabenkonto der Stadt Posen dürften sich nur auf gelegentliche Anmiethungen von Kähnen innerhalb des Stadtgebiets beziehen.
[8]) Kloeden, Beiträge zur Geschichte des Oderhandels III, S. 54.

Lastkähne alias scuthi (poln. = szkuty) für den Getreidetransport nach Sachsen zu bauen.[1])

Daß der Schiffsverkehr auf der Warthe aber auch jetzt nicht zu seinem vollen Flor sich entwickelte, lag an der wenig entgegenkommenden Haltung des Nachbarstaates Brandenburg. Kurz vor ihrer Vereinigung mit der Netze trat die Warthe in das kurfürstliche Gebiet ein. Der ganze Handel dieses Landes nach Osten hin wurde aber durch das damals blühende Frankfurt a. O. beherrscht. Die wichtigste Handelsstraße von Großpolen nach Westen führte zu Lande von Posen über Meseritz — Zielenzig — Reppen nach Frankfurt. Wenn nun die Wartheschifffahrt in Gang kam, so wurde ein großer Theil dieses Handels an Frankfurt, welches doch oberhalb des Einflusses der Warthe in die Oder liegt, vorbei, flußabwärts bis nach Stettin geführt. Es gelang der mächtigen Stadt in der That, die Warthefahrer zu zwingen, von Küstrin aus die Oder stromaufwärts fünf Meilen weit bis Frankfurt zu fahren und hier Niederlage zu halten. Dann erst durfte der Weg nach Stettin fortgesetzt werden. Ein Privileg des Kaisers Maximilian vom Jahre 1511 schützte sie in diesem angemaßten Rechte.[2]) In ähnlicher Weise hatten auch die brandenburgischen Kurfürsten den Vortheil ihrer blühendsten Handelsstadt im Auge, wenn sie der Wartheschifffahrt nach Möglichkeit Schwierigkeiten bereiteten. Als im Jahre 1555 der Posener Bürger Reinhold Wegner eine Ladung Hopfen auf der Warthe verschiffte, wurde sie in Küstrin mit Beschlag belegt, und noch vier Jahre später bemühte sich der Generalstarost von Großpolen, Johann Koscielecki, seinem Unterthanen durch ein Schreiben an den Markgrafen Johann zu seinem Rechte zu verhelfen.[3])

Solche Vorgänge führten zum Beschluß des polnischen Reichstages zu Warschau 1563,[4]) dem zufolge König Sigismund II. August sich verpflichtete, Kommissarien an die Markgrafen von Brandenburg und Herzöge von Pommern zu senden, um betreffs der freien Wartheschiffahrt Verhandlungen anzuknüpfen. Diese Schritte scheinen eine günstige Aufnahme gefunden zu haben. Von brandenburgischer Seite wurde sogar zur Hebung des Wasserverkehrs ein Vorschlag gemacht, dessen Ausführung freilich noch 2 Jahrhunderte auf sich warten lassen sollte: nämlich der, eine Wasserverbindung zwischen Warthe und Weichsel herzustellen. Der fragliche Passus in einer Botschaft des Kurfürsten Joachim II. an König Sigismund II. August (um 1564) lautet:

[1]) Posener Staatsarchiv Inscr. Posn. 1533/34 Bl. 90.
[2]) Kloeden, a. a. O. III, S. 54.
[3]) Berliner Geheimes Staatsarchiv. R. 19. 102 a—d. Diese 4 Aktenbündel dienen, soweit keine andern Quellen angegeben sind, den folgenden Ausführungen zur Grundlage.
[4]) Vol. leg. II, S. 640.

„daß zukünftiglich durch Mittel und Wege die Maaße möchten befunden werden, daß die Weichsel in die Warthe, die Warthe in die Oder . . . möchten schiffbar gemacht werden, dadurch beider Lande Unterthanen sowohl zu Wasser als zu Lande handeln. Ew. Königl. Durchlaucht wollt diesen Handel weiter vor die Hand nehmen, berathschlagen und mittlerweile auch, wie die Wasser möchten zusammengebracht werden, besichtigen lassen." Dieser letztere Plan gelangte nicht zur Ausführung; doch milderte der Kurfürst in einzelnen Fällen die strengen Zollbestimmungen, die den Wartheverkehr lähmten.

So bat 1573 Graf Stanislaus von Gorka den Kurfürsten, ihm für seine Waldwaaren, Theer, Dielen, Schiffsbauholz und Asche zollfreien Durchgang durch sein Gebiet zu Wasser gewähren zu wollen. Das Gesuch wird erhört, und Graf Stanislaus verfehlt nicht, seinen Dank für diese Huld auszusprechen und auch für die Zukunft um die Gewährung ähnlicher Vergünstigungen zu bitten. Wahrscheinlich wurde eine solche auch seinem Bruder Andreas zu Theil, als dieser 1577 100 Last Asche in Fässern und einige Malter Korn zu Schiffe nach Pommern sandte.[1]) Anders erging es dem mächtigen Adam Sędziwoj Czarnkowski, als er sich 1586 mit der Bitte um Zollfreiheit für einen Getreidetransport an den Kurfürsten Johann Georg wandte. Er wurde abschläglich beschieden.

Im Jahre 1589 lag die Wartheschifffahrt wieder sehr im Argen. Was nützte jede Regulierung und Räumung des Strombettes, wenn Brandenburg im Unterlaufe des Stromes einen Riegel vorschob? So wurde denn vom Reichstage 1589 der Kronmarschall und Generalstarost von Großpolen, Andreas v. Bnin-Opalinski, zum Gesandten an die Fürsten von Brandenburg und Pommern bestimmt, um neue Verhandlungen über die Zollfreiheit auf der Warthe und Oder anzuknüpfen. Sollten seine Bemühungen sich als fruchtlos erweisen, so war — als Kampfmittel gegen Brandenburg — die Errichtung einer Niederlage in Schwerin a. W., also dicht an der Grenze, in Aussicht genommen worden. Kam dagegen eine Einigung zu Stande, so sollte schleunigst die Warthe für den Schiffsverkehr in Stand gesetzt werden. Wenn die dafür ausgeworfenen, im Rathhaus zu Posen aufbewahrten Gelder nicht ausreichten, so war die Ritterschaft der Wojwodschaften Posen und Kalisch gehalten, den Rest durch Beiträge zu decken.[2])

Auch diese Beschlüsse haben keine praktische Folge gehabt; 1598 wurden in derselben Angelegenheit wiederum vom Reichstage zu Warschau Kommissare gewählt: der Kastellan von Rogasen Andreas Czarnkowski und 2 königliche Sekretäre, die denselben Auftrag, wie oben Andreas v. Bnin, erhielten. Jetzt näherte sich der Zeitpunkt, wo die unaus-

[1]) Berl. Geh. Staatsarchiv. Rep. 9. Nr. 9 f.
[2]) Vol. leg. II, 1278.

gesetzten Bemühungen Polens, die Warthеschifffahrt von ihren Beschränkungen und Hemmnissen zu befreien, von Erfolg gekrönt sein sollten.

Um die Wende des 16. Jahrhunderts nämlich beginnt eine Frage der hohen Politik in die des Warthеverkehrs hineinzuspielen. Bekanntlich hatte das brandenburgische Kurhaus 1569 vom Könige von Polen die Mitbelehnung mit dem Herzogthum Preußen erlangt, um im Falle des Aussterbens der herzoglichen Linie sofort in den Genuß aller hoheitlichen Rechte zu treten. Dadurch wurde der König von Polen Lehnsherr des Kurfürsten von Brandenburg, der somit alle Ursache hatte, Rücksicht auf die Wünsche seines damals sehr mächtigen Nachbarn im Osten zu nehmen. Als nun der letzte Sproß der herzoglichen Linie, Albrecht Friedrich, einer unheilbaren Geisteskrankheit verfallen war, kam es für den brandenburgischen Kurfürsten darauf an, sich die Kuratel über den Erkrankten und somit die Herrschaft über Preußen zu verschaffen. Da dies aber nur mit Zustimmung des Königs von Polen, bezw. seines Reichstages geschehen konnte, so war es die Aufgabe Brandenburgs, sie sich günstig zu stimmen. Ungeheure Summen flossen damals zur Bestechung einflußreicher Männer von Adel und Beamtenschaft nach Polen, Geschenke aller Art wurden dargebracht, Aufmerksamkeiten erwiesen, Schmeicheleien nicht gespart.[1]) Polen andrerseits war nun in der glücklichen Lage, für seine Zustimmung zur Erbfolge Brandenburgs seine Bedingungen stellen zu können. Unter diesen figurirt auch die Zollfreiheit der Wartheschifffahrt. Dem Kurfürsten Johann Sigismund blieb nichts übrig, als dem polnischen Adel diese Freiheit in einem besonderen Reversal zu bewilligen und das Zugeständniß durch ein Schreiben an den großpolnischen Landtag zu Schroda zu wiederholen.

Abermals wurde nun vom Warschauer Reichstage 1611 eine Kommission — diesmal von 10 dem königlichen Rathe und der Ritterschaft angehörenden Mitgliedern erwählt, die am 15. Mai 1612 mit Abgesandten des Kurfürsten an einem Orte zwischen Landsberg und Schwerin zur gründlichen Erörterung der Schifffahrtsfrage und Beschlußfassung darüber zusammentreten sollte. Vor allem wurde die Befreiung des polnischen Adels von allen Zöllen angestrebt und die Räumung der Warthe von Kolo (in Russisch-Polen) ab anbefohlen.[2]) Wenn aber auch der Kurfürst selbst willig war, auf diese Vorschläge einzugehen, so erhob sich jetzt der hartnäckige Widerstand des brandenburgischen Adels namentlich in der Neumark dagegen. Der Adel war seit der Bauernlegung unter Johann Georg der Hauptproduzent des Getreides in der Mark geworden und mußte von jeder Verkehrserleichterung auf der Warthe eine Ueberfluthung des Marktes mit polnischem Getreide und den daraus resultirenden Preisdruck befürchten. Seinem Einflusse ist

[1]) Reiches Material darüber im Berliner Geh. Staatsarchiv z. B. R. 9. Nr. 9. h., R. 9. Nr. 9. f., R. 4. Nr. 1.

[2]) Vol. leg. III, S. 31.

es zuzuschreiben, daß die im Mai 1612 erfolgende Zusammenkunft von Vertretern beider Staaten zu keinem Ergebniß führte. Die Polen waren darüber empört; 1613 erfolgte ein zweiter energischer Beschluß des Warschauer Reichstags,[1]) wonach die Kommission erneuert und der Kurfürst an seine Pflicht erinnert wurde. Dieser befand sich so „zwischen 2 Feuern" und wählte geschickt genug den Ausweg, den Polen zwar nicht generell, aber in vielen Einzelfällen die Zollbefreiung zuzugestehen. So bittet Elias Arcemberski (24. März 1614) als ein „armer Gesell von Adel" um zollfreien Transport von etlichen 30 Maltern Getreide, die zu Wasser nach Stettin gehen sollen, durch Brandenburg; Adam Sędziwoj Czarnkowski erhält die Erlaubniß (30. Dezember 1614), 100 Wispel Getreide aus der Krone Polen die Netze, Warthe und Oder abwärts nach Stettin und von dort wieder 10 Last Heringe und 10 Last Boy-Salz stromauf zollfrei führen zu dürfen.

Doch je nachgiebiger sich der Kurfürst zeigte, desto mehr stieg die Begehrlichkeit des polnischen Adels, der wohl wußte, wie schwer sein Wort in der preußischen Successionsfrage in die Wagschale fiel. Als Beispiel für diese wachsende Anmaßung diene ein Brief des Edlen Alexander v. Rogaczewa-Brodzki an den brandenburgischen Hauptmann in Driesen (16. April 1614), ein Brief, der wegen seiner naiven Grobheit einen Platz in der Geschichte des Briefstils verdient. Der Schreiber erkundigt sich darin zunächst in herrischem Tone, wo und in welcher Höhe in den kurfürstlichen Ländern Wasserzoll erhoben würde: er wäre Willens, 80 Malter Korn von der Warthebrücke bei Wronke ab zu verschiffen. Ueberhaupt habe er die Absicht, auf dem Landtage (zu Schroda) über die brandenburgischen Zölle sich zu beschweren und solche Beschwerde auch in das Landbuch zu Posen eintragen zu lassen, „welches, ob es schon Einer möchte für ein geringschätzig Ding achten, so trage ich aber doch Sorge, es möchte nachmals Ihrer Kurfürstl. Gnaden feudo schädlich sein. Ich gönne Ihro Kurf. Gnaden alles Gutes, doch aber gönne ich und muß gönnen auch mir selbst Gutes. Raptim. Und thue mich hiermit in Ew. Gnaden Gunst empfehlen."

Von der andern Seite trat die neumärkische Ritterschaft mit einer umfangreichen Denkschrift an den Kurfürsten heran (12. August 1614). Eine Reihe von Gründen gegen die Bewilligung der Zollfreiheit an den polnischen Adel wird vorgeführt; darunter auch der, daß schon jetzt die an Oder und Warthestrom angesessenen Adligen und Unterthanen in Städten und Dörfern „allbereits zum Höchsten sich zu beklagen hätten wegen des großen Uebermuths, der Freveltaten und der Diebstähle von Fischen, Gänsen, Enten, selbst von Schweinen und anderm Vieh", die von dem polnischen „Gesindlein" auf den stromabwärts kommenden Fahrzeugen verübt würden. Der Kurfürst beauftragte einen seiner

[1]) Ebenda III, S. 170.

bürgerlichen Geheimräthe, Friedrich Pruckmann, ein Gutachten über die Eingabe des neumärkischen Adels abzugeben, was denn auch am 16. August geschah. Pruckmann hebt darin hervor, daß, wenn mit Rücksicht auf den widerstrebenden Adel der Wartheftrom den Polen verschlossen bliebe, der Verkehr sich zum Schaden Brandenburgs andere Wege suchen würde. Er, Pruckmann, empfiehlt sogar die Hebung des Wartheverkehrs durch Verbesserung der Wasserstraße; man solle, schlägt er vor, insgeheim eine Bereisung der Warthe bis zu ihrem Ursprunge vornehmen lassen, „ob sie schiffreich sei oder aber, ob Schleusen einzurichten, auch andere Bäche, Fließe, Seeen hineinzuleiten und sie also schiffreich zu machen, oder aber, was vor Verhinderungen da (seien), die Solches nicht zu ließen" u. s. w.

In Polen wurde man natürlich immer ungeduldiger. Der Warschauer Reichstag von 1616[1]) äußerte sich mißbilligend, daß die conditiones feudi des Brandenburgischen Kurfürsten betreffs der Warthe-schiffahrt nicht zur Ausführung gelangt wären. Abermals wurde eine Kommission gewählt, Zeit und Ort der Verhandlung angesetzt und das Verlangen ausgesprochen, daß der Kurfürst bei dieser Gelegenheit der Republik Polen Satisfaktion geben müßte. Von Neuem gingen Botschaften herüber und hinüber; wiederum stellte die neumärkische Ritterschaft in einem großen Memorial (von 1617) alle ihre Bedenken gegen die Freigebung des Warthehandels zusammen; mit beweglichen Worten wurde dargelegt, daß die in Polen geplante Hebung des Wasserstandes (durch Hineinleitung von anderen Flußläufen) die schwersten Schädigungen im Gefolge haben würde: es sei eine solche „Ergießung des Wassers" zu befürchten, daß nicht allein Brücken und Dämme dadurch weggerissen, „sondern auch Städte, Dörfer, Menschen und Vieh überschwemmt und ersäuft werden könnten, welches dann einen endlichen Untergang unseres lieben Vaterlandes bringen würde."

Der Druck der polnischen Ansprüche erwies sich als übermächtig. Die seit 6 Jahren immer hintangehaltene Zusammenkunft der Kommissare fand endlich am 22. Januar 1618 im Dorfe Trebisch an der brandenburgisch-polnischen Grenze statt. Von Seiten des Kurfürsten erschienen 11 Abgesandte, Burggraf Abraham von Dohna mit 5 Adligen und 5 bürgerlichen Räthen, von polnischer Seite der uns schon bekannte Adam Sedziwoj Czarnkowski an der Spitze von 5 seiner Standesgenossen. Die Beschlüsse dieser Doppelkommission haben nun mehrere zwischen beiden Staaten schwebende Streitfragen auf geraume Zeit zu einem friedlichen Austrag gebracht. Dem polnischen Adel wurde die gewünschte Zollfreiheit für Getreide fast vollständig bewilligt. Denn daß von nun ab pro Last (= 3 Wispel oder 72 märkische Scheffel) Getreide ein polnischer Gulden zu 30 poln. Groschen an die Kammer

[1]) Vol. leg. III, S. 278.

zu Küstrin als Zoll abgeführt werden muß, kann als eine irgendwie merkliche Belastung des Getreidetransports nicht angesehen werden. Von Floßhölzern zahlt der polnische Adlige den halben Zoll. Dem polnischen Bürgerstande blieb dieses Recht versagt.[1]) Um nun zu verhüten, daß nicht etwa Bürgergut als adliges ausgegeben wurde, um der Zollvortheile theilhaftig zu werden, wurde die Bestimmung getroffen, daß jeder Adlige, der die Schifffahrt selbst betrieb, eine Legitimation für seine Person und eine Waarendeklaration mit sich führen sollte; wenn er den Transport durch einen Faktor geleiten ließ, so hatte dieser in Küstrin einen körperlichen Eid zu leisten, daß seine Waare einem Adligen gehöre und die Deklaration nicht überschreite. Beide Theile verpflichteten sich ferner, die Flußläufe in ihrem Gebiete von Verkehrshindernissen aller Art, so auch von Steinen, Baumstämmen u. s. w. zu reinigen. Jeder Brandenburger durfte auf der Warthe frei Handel treiben bis nach Kolo hin; doch blieb das Niederlagsrecht von Posen, ebenso wie das von Landsberg bestehen.[2])

Der Vertrag trat nicht gleich in Kraft. Noch am 25. April d. J. beklagte sich der Kastellan von Meseritz, Johann Czarnkowski, daß ihm wider den neuen Vertrag eine Schale Roggen, die nach Stettin fahren sollte, von dem kurfürstlichen Amtsschreiber Mathias Kahn in Driesen angehalten worden sei. Am 3. Mai d. J. stand es noch ebenso: von 135 Last 10 Scheffeln Korn war noch der Zollbetrag von 405 Thalern 10 Schillingen eingekommen (also pro Last 3 Thaler oder pro Wispel 1 Thaler Zoll.) In der That erfolgte die Bestätigung der Uebereinkunft durch die beiden Landesfürsten erst im April, bezw. Mai d. J. Sobald dies aber erfolgt war, nahm natürlich der Warthe- und Netzeverkehr einen gewaltigen Aufschwung; unter dem 7. Juni d. J. beispielsweise kündigt Adam Sedziwoj Czarnkowski allein für sich einen Transport von 7 Triften Holz, enthaltend 4150 Stück Klappholz, 7 Schock Dielen, 7 Schock Latten, 12 Nutzblöcke, 51 Eichen, 62 Eschen, 45 Elsen an.

Natürlich schloß der Vertrag von Trebisch nicht alle Mißhelligkeiten für die Zukunft aus; im Gegentheil, ein und der andere Paragraph war geeignet, zu neuen Schwierigkeiten den Anlaß zu geben. So klagte 1623 der kurfürstliche Beamte zu Landsberg, Balzer Steffens, darüber, daß die Polen ihr Getreide und Holz schon in Polen an Stettiner Handelsleute verkauften; dann ließen sie durch irgend einen Kerl beschwören, es sei adliges Gut, und so kämen die Waaren mit dem geringen Zollsatze durch das brandenburgische Land hindurch. Noch 1649 wurden dieselben Klagen laut.

[1]) Erst der wohlwollende König Wladislaus IV. bemühte sich, auch für den Bürgerstand eine Herabsetzung der Zölle zu erwirken (1638). Siehe Vol. leg. III, S. 938.

[2]) Näheres über den Vertrag von Trebisch bei Klöden a. a. O. V, S. 18.

Die Hoffnungen, die man, namentlich in Polen, an die Freigebung der Wartheschifffahrt geknüpft hatte, erfüllten sich nicht. Noch das Jahr 1618 brachte den Ausbruch des dreißigjährigen Krieges, der bald auch Brandenburg in seine Kreise hineinziehen sollte. Und kaum war dieser Krieg zu Ende, als die schwedisch-polnischen Wirren begannen, welche die nach und nach erfolgende Auflösung des polnischen Reiches einleiteten. Unter diesen Umständen hat die Wartheschifffahrt auch in der Folgezeit nicht den Umfang und die Bedeutung gewonnen, die ihr für das Verkehrsleben Großpolens zugekommen wären.

Die Bodenpreise in der Provinz Posen.

Sarrazin H., Die Entwicklung der Preise des Grund und Bodens in der Provinz Posen. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde. Halle a/S 1897.

An der Hand der Akten der Posener Landschaft versucht der Verfasser ein Bild von der Entwicklung der Güterpreise seit Anfang des Jahrhunderts bis zum Jahre 1894 zu geben, und mit anerkennenswerthem Fleiße hat er das Material aus den Akten über etwa 6000 landschaftlich beliehene Besitzungen zusammengetragen. Zur Beobachtung gelangt sind 4484 Verkäufe über eine Gesammtfläche von 1 138 181 ha, 2916 Erbfälle mit einem Areal von 583 169 ha, 651 Subhastationen über 222272 ha und 7963 landschaftliche Taxen.

Die Güterpreise in der Provinz Posen sind verhältnißmäßig niedriger als die in andern Theilen der Monarchie, aber nicht sowohl deshalb, weil der Boden durchgängig schlechter wäre, als vielmehr weil Posen nach Jahrhunderte langer heilloser Mißwirthschaft erst auf eine kurze Spanne Zeit rationeller Bodenkultur zurückblicken kann und infolge dessen die Erträgnisse hinter denen anderer Provinzen zurückstehen. Die Schwierigkeit der Entwässerung bei der Flachheit des Landes, das regenarme Klima, der Mangel an Wiese und ausgedehnte Brachwirthschaft, das sind daneben charakteristische Eigenschaften der Provinz, welche Bodenerträge und Bodenwerth beeinträchtigen. Schließlich liegt in der Besitzvertheilung, dem Ueberwiegen des Großgrundbesitzes, welcher mit Gütern über 400 ha 45,6%, über 100 ha 51,5% der Gesammtfläche, und sogar 61,22% der landwirthschaftlich genutzten Fläche einnimmt, wogegen die Güter von 5—100 ha 35,84% und von 0—5 ha nur rund 3% ausmachen, ein hervorragendes Moment für die verhältnißmäßige Niedrigkeit der Bodenpreise.

Während zu Anfang des Jahrhunderts die Preise pro ha zwischen 200 und 300 Mk. betrugen, sinken sie infolge der überreichen Ernten mehrerer Jahre und der Verschuldung aus napoleonischer Zeit in den zwanziger und noch mehr in den dreißiger Jahren, und das Jahrzehnt

1831/40, in dessen Anfang die polnischen Unruhen fallen, weist den tiefsten Preisstand für alle Bodenklassen und Gütergrößen mit rund 150 Mk. pro ha auf.

Von 1841 ab ist nahezu überall ein anhaltendes Steigen zu bemerken bis zum Jahrfünft 1881/85, nicht gleichmäßig in allen Perioden, sondern vor 1870 schneller, seit 1871 in langsamerer Bewegung, hier und da sogar eine sinkende Tendenz; aber 1881/85 bedeutet einen gleichzeitigen Kulminationspunkt für alle Güterklassen.

Auffallend, aber aus den provinziellen Verhältnissen durchaus erklärbar ist es, daß bis 1885 der Preis der Besitzklassen von 100—1000 ha sich überall über dem Werthe des kleineren Besitzes hält, wie sehr auch die Kurven der verschiedenen Güterklassen zwischen 100 und 1000 ha sich untereinander kreuzen, und daß selbst der Kreis des Latifundienbesitzes über 1000 ha erst von 61/70 ab dauernd unter den des Kleinbesitzes fällt. Die Entwicklung des Bauernstandes in der Provinz hat erst spät begonnen, und nur langsam findet sie durch Mittel- und Großbesitz den Weg, welchen der Kleinbesitz in den andern Provinzen seit Jahrzehnten zurückgelegt hat.

Die weitaus größten Sprünge macht in dieser Periode vor 1885 **der Kreis des Besitzes von 100—200 ha. 1831/40 mit am tiefsten gedrückt (113,53 Mk. pro ha), steht er schon 1861/70 höher als alle andern Besitzgrößen (551,22 Mk. gegen 384—550 Mk. in den andern Klassen) und springt 71/75 auf 697,62 Mk., die andern, welche zwischen 475 und 630 Mk. schwanken, bei weitem hinter sich lassend, um in der nächsten Periode 1876/80 auf den Durchschnittspreis der übrigen Besitzgrößen zurückzufallen.**

In dem **Kulminationspunkte**, dem Jahrfünft 1881/86 bewegt sich der Preis für Mittel- und Großbesitz (100—1000 ha) zwischen 650 und 700 Mk.; der Besitz über 1000 ha steht auf 630 Mk., der Kleinbesitz bis 50 ha schwankt um 600 Mk. pro ha. Das bedeutet ungefähr das $4^1/_2$ fache des Standes der zwanziger Jahre.

Für die Folgezeit bis 1894 hat aber nur der Kleinbesitz seine steigende Tendenz bewahrt. Fast alle andern Besitzgrößen sind gefallen, **keine ist gestiegen, und 1891/94 schneiden alle Preiskurven unter 650 Mk. ab, die des Besitzes über 1000 ha mit 459,39 Mk., des Besitzes von 500—1000 ha mit 585,50 Mk., der Besitzklassen von 100—500 ha zwischen 632 und 645 Mk. pro ha. Der Besitz von 30—50 ha dagegen hat nahezu 700 Mk. erreicht, der von 3—30 ha sogar den Durchschnittspreis von 770 Mk. pro ha.**

Eine charakteristische Differenz in der Bewerthung leichten, mittleren und schweren Bodens kann für die früheren Jahrzehnte vor allem beim Kleinbesitz nicht festgestellt werden. Leichter Boden ist sogar oft theurer verkauft worden als schwerer; aber je weiter nach der Neuzeit um so mehr trennen sich die Preise des guten und schlechten Bodens

voneinander. Bei fehlender Entwässerung und schlechter Bearbeitung konnte der Bauer dem besseren Erdreich nicht mehr abgewinnen wie dem leichter zu bestellenden Sandboden, für welchen seine schwache Anspannung zugeschnitten war.

Die Erbfallpreise der Kleinbesitzer zeigen dieselbe Steigerung wie die Kaufpreise sind jedoch um 60—70 Mk. pro ha billiger als diese. Beim Mittel- und Großbesitz macht in dem sonst ähnlichen Bilde die Gruppe von 200—300 ha eine auffallende Ausnahme, indem bei ihr die Neigung hervortritt, den Boden im Erbfalle höher zu bewerthen, als der Verkaufspreis ist.

Die landschaftlichen Taxen folgen im Abstande von 9—20 % der Entwicklung der Kaufpreise nur beim Mittel- und Großbesitz, dessen rückläufige Bewegung im letzten Jahrzehnt sie mitmachen, und geben reiches Vergleichsmaterial für die Werthentwicklung. Beim Kleingrundbesitz dagegen bleiben sie allzusehr hinter den Kaufpreisen zurück, sind auch oft nur oberflächlich nach dem Grundsteuerreinertrage aufgenommen und zum Vergleiche nicht brauchbar.

Charakteristisch für die Preisentwickelung ist endlich der Vergleich zwischen Kaufpreis und Grundsteuerreinertrag. In der Periode 1831/40 wurde ungefähr das 17 fache des Reinertrages bezahlt, 1861/70 schon das 50—60 fache und 1891/94 etwa das 76 fache.

Eine der Hauptursachen für die Preissteigerung bis in die Mitte des Jahrhunderts muß in der preußischen Agrargesetzgebung gesehen werden, welche dem Kleinbesitz Verfügung über sein Land, dem Großgrundbesitz Befreiung von lästigen Nutzungsrechten der Bauern, mit der Gemeinheitstheilung zweckmäßige Arrondirung, verbesserte Schlageintheilung und Fruchtfolge und damit die Möglichkeit rationeller Bewirthschaftung und höherer Produktion brachte. Hand in Hand damit ging die Verbesserung der Kreditverhältnisse durch die alte (1821) und die neue Landschaft (1857), welche Güter bis zum Werthe von 4000 Mk. herunter beleiht. In unverkennbarem Zusammenhange stehen aber die Güterpreise mit den Getreidepreisen, deren Preiskurven fast dieselben Bewegungen wie die des Grund und Bodens zeigen, nur daß steigende Getreidepreise von steigenden Güterpreisen unmittelbar begleitet werden, rückgängige Getreidepreise dagegen erst nach gewisser Zeit und langsam den Güterpreis drücken; und daß ferner nur der Mittel- und Großbesitz merklich davon berührt zu werden scheint, während das Fallen der Getreidepreise seit 1875 die Werthsteigerung des Kleingrundbesitzes nicht aufgehalten hat. In den letzten Jahrzehnten haben schließlich Meliorationen, gesteigerte Technik, Brennereien, Zuckerfabriken und andere landwirthschaftliche Industrien auf der einen, das Wachsen der Bevölkerung, die Hebung der Eisenbahnen und anderer Verkehrsmittel auf der anderen Seite den Werth des Grund und Bodens erheblich gesteigert.

Der Rahmen dieser kurzen Besprechung erlaubt es nicht, auf die interessanten Zahlen und Ausführungen des Verfassers näher einzugehen. Trotzdem er auf den letzten Seiten darlegt, wie Posen mit 443 Brennereien, welche 314,9 Tausend Tonnen Kartoffeln verarbeiten, mit an der der Spitze der preußischen Provinzen marschiert, wie schon 1893/94 die Zuckerproduktion mit 802583 Tonnen Rüben gegen 1875/76 sich verhundertfacht hat, schließt er im Hinblick auf die sinkende Tendenz der Grundstückspreise von 1885—1894 mit einem düstern Blick in die Zukunft. Die letzten Jahre aber haben dem nicht recht gegeben. Seit 1895 haben sich die Güterpreise von Jahr zu Jahr gehoben, und man wird nicht zuviel sagen, wenn man die Werthsteigerung gegen 1891/94 heute auf 20% ja bis 30% schätzt, ein Wachsen, an dem Klein- und Großgrundbesitz antheil haben, ersterer allerdings in höherem Maße; gerade das Jahr 1899 hat Güterpreise gesehen, welche den Höhepunkt der Periode 1881/86 bei weitem überragen. Zum Verzagen liegt heute noch kein Grund vor.

H. v. Both.

Historische Gesellschaft für die Provinz Posen.

Dienstag, den 12. Juni 1900, Abends 8½ Uhr,
im Saale des Restaurants Dümke, Wilhelmsplatz 18

Monatssitzung.

Tagesordnung:

Kleinere wissenschaftliche Mittheilungen.

Sonntag, den 1. Juli 1900, Vormittags 10 Uhr 5 Min.

Ausflug nach Rawitsch.

Vgl. Genaueres auf Seite 2 des Umschlages.

Redaktion: Dr. A. Warschauer, Posen. — Verlag der Historischen Gesellschaft für die Provinz Posen zu Posen u. der Historischen Gesellschaft für den Netze-Distrikt zu Bromberg. — Druck von A. Förster, Posen, Wilhelmstr. 20.